EIN KURZLEBIGES IMPERIUM

Die Horex Imperator wurde nur zwei Jahre gebaut. Doch Customizer belebten sie immer wieder neu, vor allem in den USA

SANDY »JAKE« ROCA (TEXT)
ROCA, HOREX, ARCHIV GARAGE21 (FOTOS)

Der Prototyp von 1951 hatte noch einen Schwingsattel und 500 Kubikzentimeter Hubraum

Horex ist nicht nur Brösel-Werner. Die Horex-Werke KG in Bad Homburg produzierte schon seit dem Jahr 1923 Straßen- und Rennmotorräder. Die einzylindrige Regina wurde zum bekanntesten Modell der Nachkriegszeit, nicht nur wegen Werner, denn es war auch die meistverkaufte Horex.

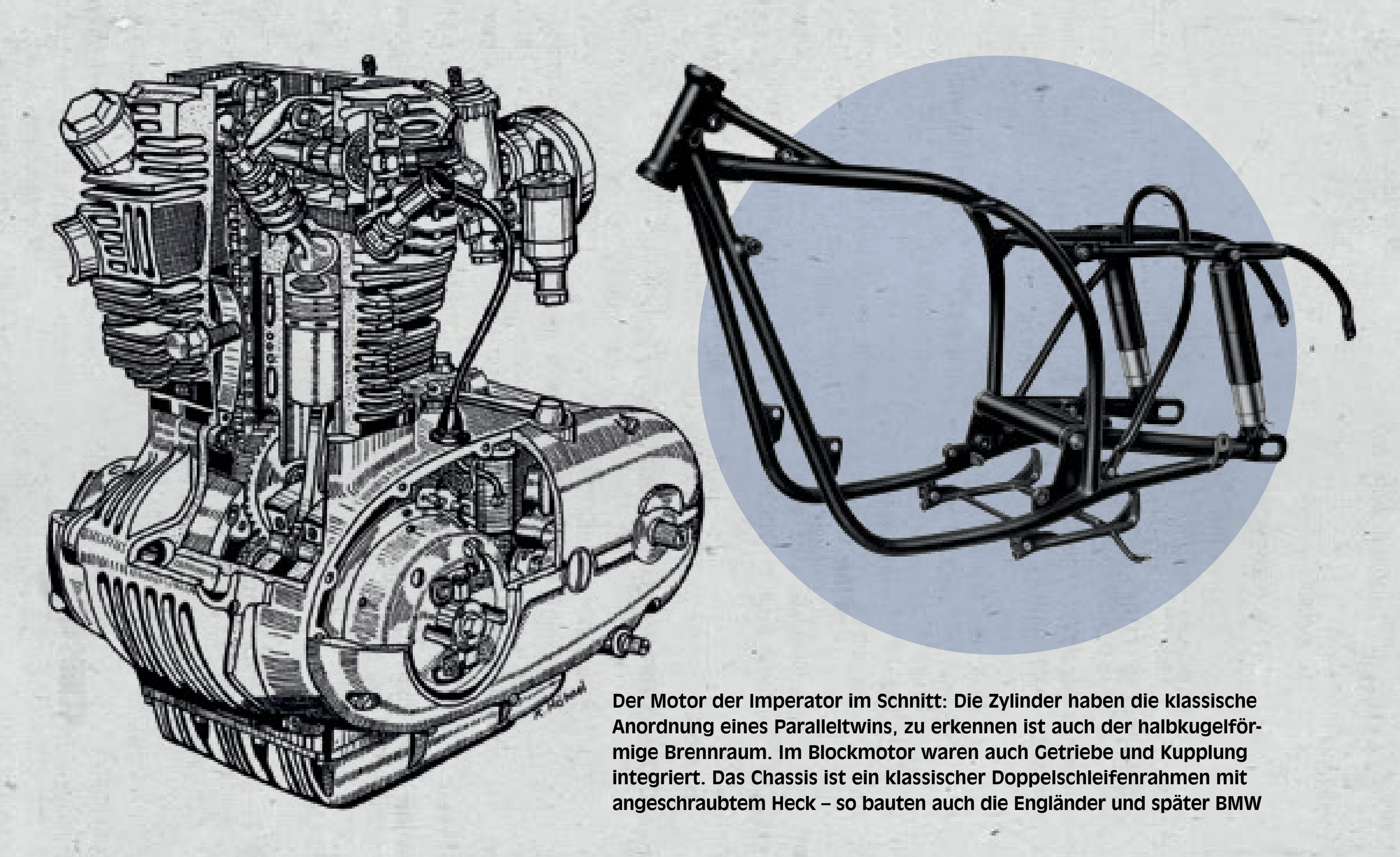
Die zweizylindrige Imperator war aber das modernste und vielversprechendste Modell. Bei ihrem Untergang, wie auch bei ihren Wiederbelebungen, spielten der US-Markt und US-Customizer eine besondere Rolle.

ZUERST EIN HALBER LITER

Die ersten Prototypen der Imperator hatten noch Motoren mit 500 Kubikzentimetern Hubraum, vorgestellt auf der Earl's Court-Motorradmesse im Jahr 1951. Steuerliche Vergünstigungen auf dem deutschen Markt ließen es sinnvoll erscheinen, den Hubraum für die Serienmodelle zu reduzieren. So hatte die Imperator im Herbst 1955 dann auch nur noch 392 Kubikzentimeter.

Die für die damalige Zeit fortschrittlichen technischen Details blieben erhalten. Der Motor hatte halbkugelförmige Brennräume, im amerikanischen Rennsport war dieses hemisphärische Prinzip als »Hemi« groß angesagt. Die obenliegende Nockenwelle wurde von einer zwischen den Zylindern angeordneten Kette angetrieben. Das verbesserte die Kühlung, denn so war mehr Luft zwischen den Zylindern, und es verschaffte dem Motor ein ziemlich symmetrisches Äußeres. Als Blockmotor mit innenliegendem Zahnrad-Primärantrieb im Aluminium-Kurbelgehäuse und integriertem Getriebe war das Triebwerk überhaupt sehr homogen und harmonisch gestaltet.

Hinzu kamen wahlweise eine Earles- oder eine Teleskop-Vorderradgabel, ein verchromter Kraftstofftank, eine vollständig gekapselte Rollenkette zum Hinterrad und Aluminium-Radnaben über die gesamte Breite der Trommelbremse.

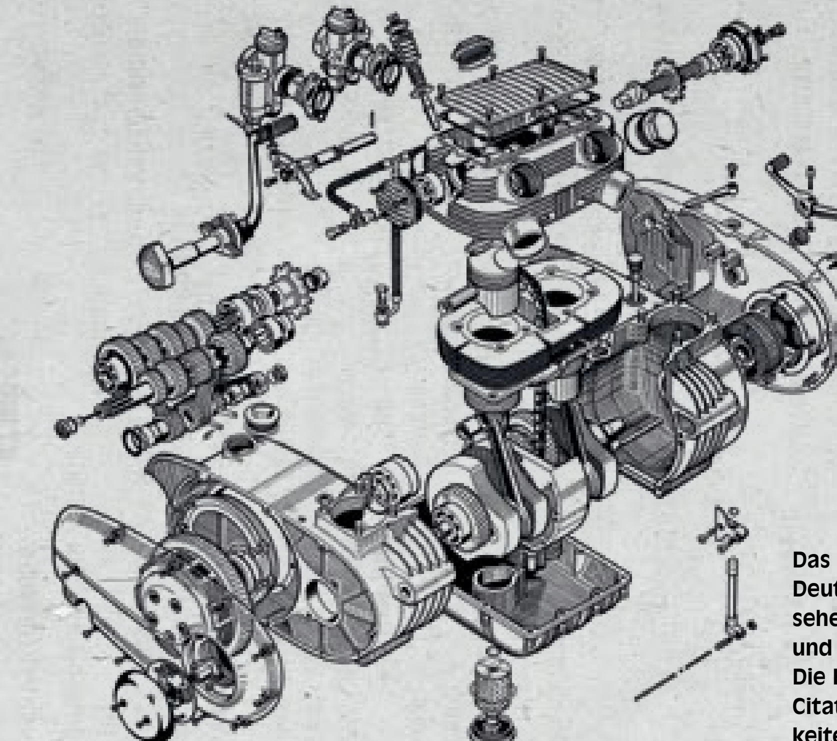


Der Motor der Imperator im Schnitt: Die Zylinder haben die klassische Anordnung eines Paralleltwins, zu erkennen ist auch der halbkugelförmige Brennraum. Im Blockmotor waren auch Getriebe und Kupplung integriert. Das Chassis ist ein klassischer Doppelschleifenrahmen mit angeschraubtem Heck – so bauten auch die Engländer und später BMW





Die Serien-Imperatoren hatten eine Sitzbank und einen chromglänzenden Toaster-Tank. Links mit Telegabel, rechts mit Vorderradschwinge. Wahlweise war sie in beiden Ausführungen erhältlich



DAS VIELVERSPRECHENDSTE MODELL WAR DIE ZWEI-ZYLINDRIGE IMPERATOR. DER US-MARKT SPIELTE FÜR SIE EINE BESONDERE ROLLE

Das Innenleben der »Citation« glich dem der Imperator. Deutlich ist die mittige Anordnung der Steuerkette zu sehen. So lagen die Zylinder weniger dicht beieinander und konnten die Hitze besser abstrahlen.
Die Horex Imperator sollte in den USA auch als Zündapp Citation verkauft werden (Foto unten). Rechtsstreitigkeiten machte einen Markterfolg aber zunichte



VERZOCKT IN AMERIKA

Mit der fortschrittlichen Technik konnte man auch den amerikanischen Markt der trägen Big Twins aufmischen. Dieses Ziel war für viele europäische Hersteller verlockend. Aber zum Untergang von Horex trug es sicher bei, dass die Bad Homburger sich in Amerika verzockten.

Horex hatte der Foreign Motorcycles Corporation von Mark Stern das Recht gegeben, die Imperator exklusiv für den großen amerikanischen Markt zu importieren. Die Hoffnungen auf Erfolg waren groß. Doch nur fünf Jahre später zerfiel das junge Reich der Imperator. Die deutsche Imperator-Produktion endete bereits 1957. Die Horex-Fabrik wurde im Jahr 1960 von Daimler-Benz aufgekauft. Was war geschehen?

Der Ärger begann mit dem ersten Umbau der Imperator für den amerikanischen Markt im Jahr 1958 im heimatlichen Bad Homburg. Über Mark Stern wurde ja schon in die USA verkauft. Aber die Horex-Werke KG probierte es trotz des offiziellen Produktionsstopps unter Umgehung von Mark Stern nochmal selbst mit einem neuen Modell für den US-Markt.

Auffällig und typisch für Export-Versionen waren die leuchtend blaue Metallic-Lackierung und natürlich aufgebohrte Zylinder, um den Hubraum auf 452 Kubikzentimeter zu erhöhen. Der Lenker für den Wilden Westen war breiter und höher, die neu dimensionierten Vergaser hatten größere Ansaugöffnungen, die Kurbelwelle war neu gestaltet, die Ölpumpe verbessert, die R3-Nockenwelle war heißer. Der Tachometer zeigte Meilen an.

Am bemerkenswertesten aber war die Zündapp-Plakette auf dem Tank. Dieses Modell wurde nämlich vom Zündapp-







Oben: Die Rekordversion der Hot Rodded Horex erreichte im Jahr 1961 eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern.
Links: Die »Krazy Kayser« wäre ein guter Cafe Racer geworden, wenn es den Begriff damals schon gegeben hätte

EINE ZEIT LANG KONKURRIERTEN SOWOHL DER ZÜNDAPP-PRÄTENDENT ALS AUCH DIE REGULÄRE IMPERATOR MITEINANDER IN DEN USA

Importeur »Berliner Motors« vertrieben. Er verkaufte die Horex als »New Zündapp Citation« und als »das Motorrad, auf das Sie gewartet haben«. Den Namen der Citation hatte er sich von einem Rennpferd ausgeliehen, das 1948 die Triple Crown gewonnen hatte.

Eine Zeit lang konkurrierten also sowohl dieser Zündapp-Prätendent als auch die reguläre Imperator miteinander in den USA. Horex hatte dem ersten Importeur Mark Stern eine exklusive Vertriebspartnerschaft für die USA eingeräumt. Berliner Motors aber importierte das verbesserte Horex-Modell unter neuem Namen, aber zu einem niedrigeren Preis! Mister Stern war zu recht konsterniert. Der Konflikt musste rechtlich ausgetragen werden und endete im marktwirtschaftlichen Schaden für alle. Horex stellte 1960 die Produktion aller Imperator-Modelle ein. Die letzten im Lager liegenden Citations wurden in Deutschland als »Imperator 450S« verkauft.

Das war das Ende von Horex und das Ende der Imperatoren ab Werk. Aber das Modell hatte Potential. Von nun an schrieben Customizer ihre weitere Geschichte.

HOT ROD HOREX

Nach der offiziellen Abdankung des Imperators hielten enthusiastische Besitzerclubs und Werkstätten den Spirit am Leben. Sicher auch, weil sie ihre Ersatz- und Tuningteile loswerden wollten.

So war Horex als Hersteller kaum von der Bildfläche verschwunden, da fiel amerikanischen Tunern eine Citation-Imperator in die Hände, und das mit ziemlich spektakulären Ergebnissen im Jahr 1961. Wie John S. Gregory der Zeitschrift Cycle World erklärte, erreichte seine Citation mit größeren Vergaserdüsen, modifizierter Sekundärübersetzung, Trichtern statt Luftfiltern und Megaphon-Auspuff eine Höchstgeschwindigkeit von 126 mph, was immerhin über 202 Stundenkilometer sind. Damit konkurrierte sie mit der Vincent Rapide, deren Hubraum mit 998 Kubikzentimetern mehr als doppelt so groß war.

1969 baute ein amerikanischer Tüftler eine Straßenversion dieser »Hot-Rodded Horex«. Sie glich in vielen Details der Rekordmaschine von Gregory, mit Megaphon-Auspuffen, modifiziertem Sekundärtrieb, mechanischem Drehzahlmesser und mit Aluminium beschichteten Zylindern zur besseren Kühlung. Die beiden Bing-Vergaser schlürften durch 140er-Düsen, und die Stahlkotflügel wurden durch gewichtssparende Aluminiumkotflügel ersetzt. Dieses Motorrad steht heute noch unverändert in einer Garage.

Viele weitere passionierte Mechaniker wie Wolfgang Kayser, Uli Siebrasse, Bernd Stahlwitz, Michael Stuck, Herbert Ammon und Friedel Münch entwickelten bemerkenswerte Verbesserungen. Dazu gehörten eine Vollkreiskurbelwelle, eine verbesserte Schmierung, eine vergrößerte Trockenkupplung, Zylinderköpfe mit Doppelzündung, Aluminiumzylinder mit größerer Bohrung, die den Hubraum auf 492 Kubikzentimeter erhöhten, und ein Fünfganggetriebe.

Mit der »Krazy Kayser« entstand eine Straßenrennmaschine, die viele Kayser-Entwicklungen vorantrieb. Sie verfügte über einen Alutank, einen Rennsitz, einen Clip-On-Lenker, zwei 32-mm-Dell'Orto-Vergaser, eine Honda 750 Scheibenbremse und eine Kayser-Doppelzündung mit zwei Zündspulen. Die vergrößerte Ölwanne und die übergroße Trockenkupplung hatte Michael Stuck entwickelt.

Der 492-ccm-Motor profitierte von einem von Wolfgang Kayser neu entwickelten Schmiersystem, einem Fünfganggetriebe, Aluzylindern, einer R-SP-Nockenwelle, vergrößerten Kolben und einer Vollkreiskurbelwelle mit fünf Hauptlagern und BMW-Pleueln. Ein mechanischer Drehzahlmesser wurde über das rechte Ende der Nockenwelle angetrieben.

Das Kayser-Getriebe kam ohne Kickstarter aus, das schuf den Platz für den fünften Gang. Dafür versteckte sich ein Elektrostarter vor dem Hinterrad. Er setzte mit seiner Starthilfe am Ausgang der Endantriebskette an. Trotz der vielen neuen Teile sank das Gewicht des Motorrads von 196 auf 161 Kilo.



Hätte Friedel Münchs »Indian 600 Roadster« auf dem amerikanischen Markt den Durchbruch schaffen können? Sie war ein ausgereiftes Horex-Derivat, aber Münch machte vor Anlaufen der Produktion Pleite

HOREX – DER NAME

»Rex« ist ein lateinisches Wort und heißt »König«. Unter diesem Namen produzierte ab dem Jahr 1908 eine Firma Einmachgläser in Bad Homburg. Ein Sohn der beiden Firmengründer stellte in den 20er-Jahren die Produktion um. Ab 1923 baute er Motorräder, und aus dem Namen »Rex« wurde wegen der Fertigung in Bad Homburg »Horex«. Die Krone im Horex-Logo zeugte von der eigentlichen Herkunft des Namens.

Im Jahr 1926 stellte der Motorradfabrikant die Produktion von Einmachgläsern komplett ein. Die Rechte verkaufte er an eine Firma namens Weck, und deren Name prägte den deutschen Begriff des Einweck-Glases. Bemerkenswerterweise sprach man in Österreich stattdessen weiterhin vom »Einrexen«. Ab 1982 musste auch die Firma Weck die Produktion ihrer Weck- und Rex-Gläser einstellen.

Im neuen Jahrtausend kam die Nachhaltigkeit, Rex- und Weck-Gläser erlebten ein Comeback. Seit dem Jahr 2015 werden die Rex-Gläser wieder unter ihrem alten Namen hergestellt. Diesmal von der österreichischen Firma Müller Glas & Co. Und um die Verwirrung komplett zu machen, gibt es seit dem Jahr 2023 auch wieder eine Firma namens Weck. Nachhaltige, achtsame und bewusst einkochende Horex-Fahrer werden aber ganz sicher den Rex-Gläsern den Vorzug geben. Und dann gibt es ja seit rund 10 Jahren auch wieder Horex-Motorräder – diesmal mit VR6-Motoren, gebaut in Landsberg am Lech.



MÜNCH'SCHE MASCHINEN

Dann gab's da noch Friedel Münch. Und das, bevor der Konstrukteur mit einem Vierzylinder-NSU-Motor in seiner TTS Schlagzeilen in der Motorradwelt der 70er-Jahre machte.

Münch hatte nämlich die Horex-Produktionsmaschinen erworben, um eigene Imperatoren zu bauen. Die Motoren verfügten über eine von Münch entwickelte Trockenkupplung, Aluminiumzylinder und einen Adapter für Weber-Doppelvergaser. Münch reiste auch nach England und ließ zwei oder drei seiner Motoren in Rickman-Metisse-Gehäuse einbauen. Heute sind sie verschollen, aber vielleicht taucht doch noch irgendwann ein Metisse-Horex auf?

Schließlich tat er sich mit dem Amerikaner Floyd Clymer zusammen, einem ehemaligen Verleger. Beide planten, eine ganze Serie von Sportmotorrädern mit Imperator-Motor zu produzieren. Sie sollten von Tartarini entworfene und von Italjet gefertigte Doppelschleifenrahmen, neue Kraftstofftanks, Lichtmaschinen, Bremsen und Grimeca-Gabeln haben. Die Leistung sollte ein 560-Kubikzentimeter-Münch-Horex-Aggregat mit Magnesium-Kurbelgehäuse, Lichtmaschinenelektrik, vergrößerter Trockenkupplung, stark vergrößerten Aluminiumzylindern und auffällig in die Höhe ragenden Vierfach-Schalldämpfern liefern. Sie nannten diese Kreation »Indian 600 Roadster« und wollten sie in den USA vertreiben. Aber Münch war als Geschäftsmann immer vom Pech verfolgt. Clymer verstarb, bevor das Projekt gestartet werden konnte. Nur ein oder zwei Prototypen wurden fertiggestellt.

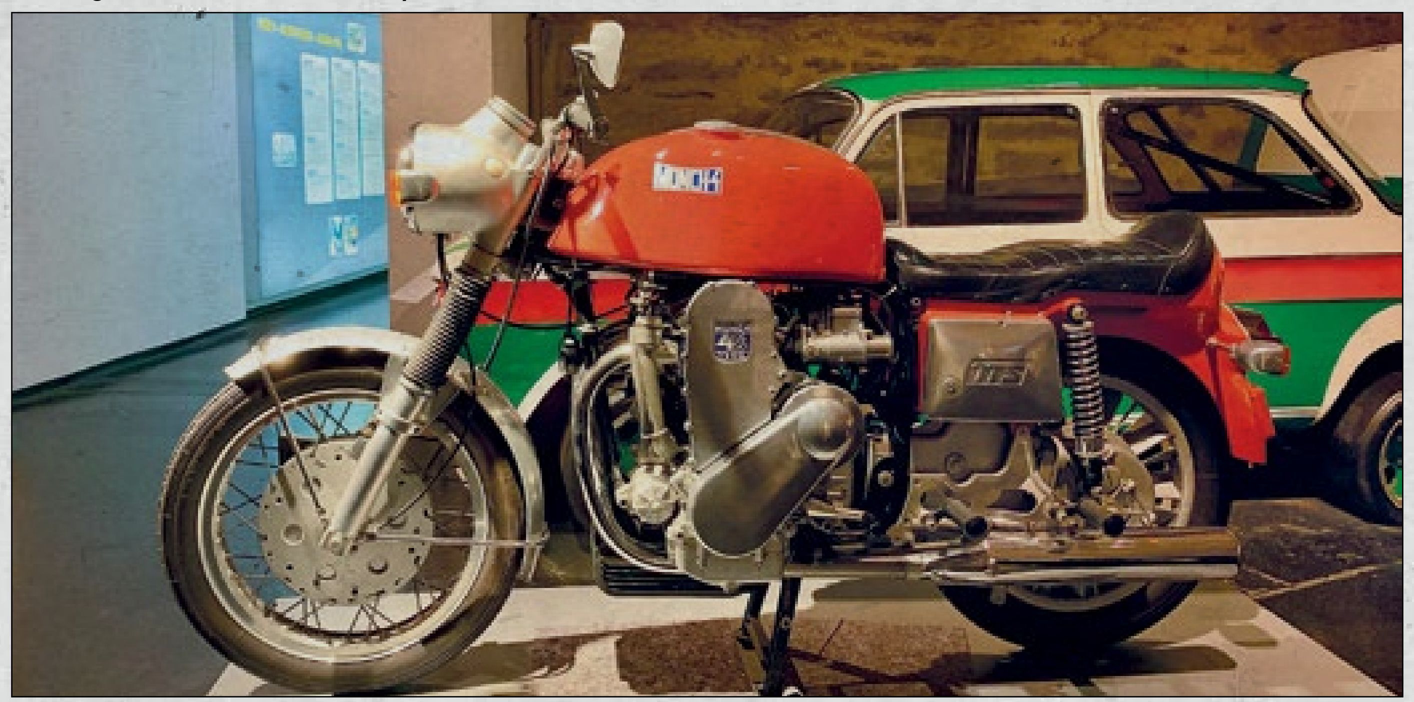
SERIÖSE IMPERATOREN DANKEN AB

Das war das endgültige Ende der Imperator im Serienmotorradbau. Eine neue Generation von Schraubern nahm sich der übriggebliebenen Motorräder an. Diese neuen Jungs waren unangepasste Underdogs, ihrer Motorräder sollten das bezeugen. Aus den letzten Imperatoren wurden nämlich Chopper. CB

ES FOLGTE EINE NEUE GENERATION UND UNTER DER STANDEN ALTE IMPERATOREN NICHT MEHR HOCH IM KURS




Eine Münch-Imperator. Charakteristisch ist die senkrechte Linie am Ende der Doppelschleifenzüge. Sie findet sich später ebenso an den großen TTS-Münchs mit Vierzylinder-Motoren von NSU wieder





Der Horex-Club Singhofen richtet die 69ste Horex-Sternfahrt aus. Die Singhofener bilden vielleicht den kleinsten der noch bestehenden Horex-Clubs in Deutschland. Seine Mitglieder fahren die bekannteren Regina-Modelle.

Die Chancen stehen aber gut, auf dem Treffen mal eine echte Imperator zu sehen.

Die Horex-Sternfahrt findet am Pfingst-Wochenende vom 6. bis 9. Juni statt und führt diesmal zum Limeskastell Pohl

Kontakt:
Tel 0177 – 505 78 69
E-Mail: buddy298@gmail.com



TECHNIK

HOREX IMPERATOR | BJ. 1955 - 1957

MOTOR
luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor, obenliegende Nockenwelle, Trockensumpf-schmierung

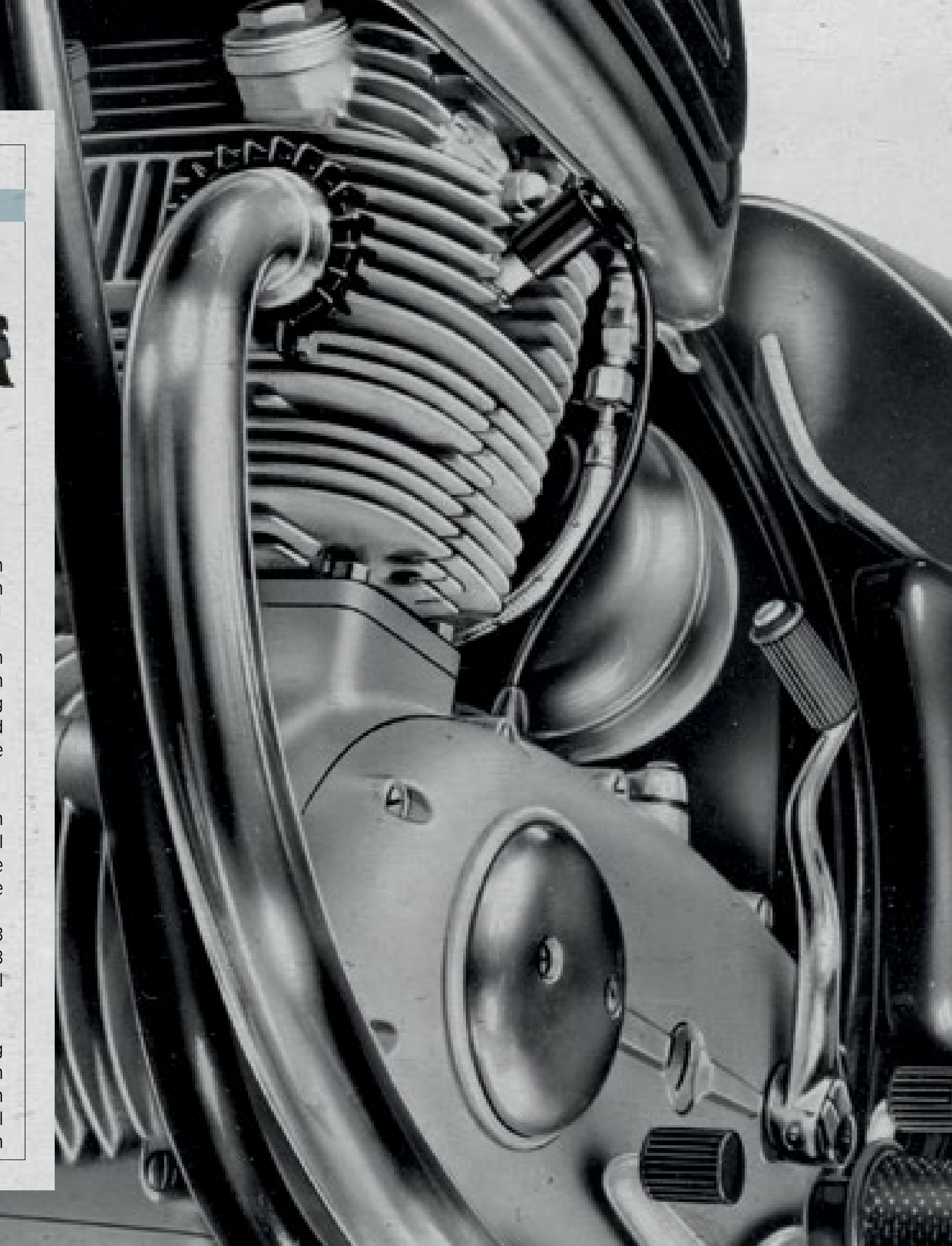
Hubraum	392 ccm
Bohrung x Hub	61,5 x 66 mm
Verdichtung	7,5:1
Leistung	
ein Vergaser	26 PS/6500 U/min
zwei Vergaser	27,8 PS/7350 U/min
Getriebe	Viergang
Primärantrieb	Zahnrad
Sekundärantrieb	Kette

FAHRWERK

Rahmen	Doppelschleifenrohrrahmen
Gabel	wahlweise hydraulische Teleskopgabel oder Schwinge
Schwinge	Stahlrohr-Zweiarmschwinge
Räder	
vorn	3.25 x 18
hinten	3.5 x 18
Bremsen	Trommel

METRIE

Leergewicht	195 kg
Länge	2140 mm
Radstand	1380 mm
Tank	17 l
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h





AMERIKANISCHE IMPERATOREN

Stone's Motorcycle Company aus den USA hat definitiv die härtesten Imperator-Chopper gebaut

SANDY »JAKE« ROCA (TEXT UND FOTOS)



Eine amerikanische Custom-Schmiede mit Namen Stone's Motorcycle Company in Massachusetts nahm sich der Imperator gleich zweimal an. Ihre erste Kreation entstand auf Basis einer Citation, also einer Horex, die in den USA als Zündapp ver-kauft wurde. Das brachte ihr den Namen »Split Personality« ein: Die gespaltene Persönlichkeit. Als »Zany Zündapp« ging ihr sperriger Name schließlich leichter über die Lippen.

DURCHGEKNALLTE IDEEN

Das rollende Sammelsurium durchgeknallter Ideen vereint einige Kuriositäten. Das Heck ist bis ins Extrem abgesenkt, das Vorderrad misst chopper-typische 21 Zoll, rollt in einer von Herbert Ammon umgebauten Teleskopgabel und wird von einer Enfield-Doppelnockenbremse verzögert.

Der Motor krönt den einstigen Imperator. Michael Sprech nahm sich eines von Münch modifizierten Horex-Zylinderkopfes mit Doppelzündung und stark vergrößerten Einlasskanälen an. Sprech versah ein rohes Münch-Aluminium-Zylindergussstück mit Stahlbuchsen und mit übergroßen Venolia-Kolben, das brachte einen Hubraum von satten 537 Kubikzentimetern. Die Ansaugung erfolgt über einen riemengetriebenen 5-Millimeter-Eaton TVR-Kompressor und einen S&S-Vergaser. Der Antrieb für den Lader dreht auch einen BTH-Magneto für eine der beiden Zündungen. Die zweite Zündung liefert eine Vape-Lichtmaschine und -Zündeinheit.

Komplettiert wird das Monster mit einem doppelten Satz Riser, einem Wassel-Peanut-Tank mit nach innen gewölbten Flanken, einem fetten 16-Zoll-Hinterreifen, einer Sissy-Bar, einem Schwingsattel und einem Brötchen für den Sozius.

DIE »SPLIT PERSONALITY« WAR EINE HOREX, DIE IN DEN USA ALS ZÜNDAPP VERKAUFT WURDE



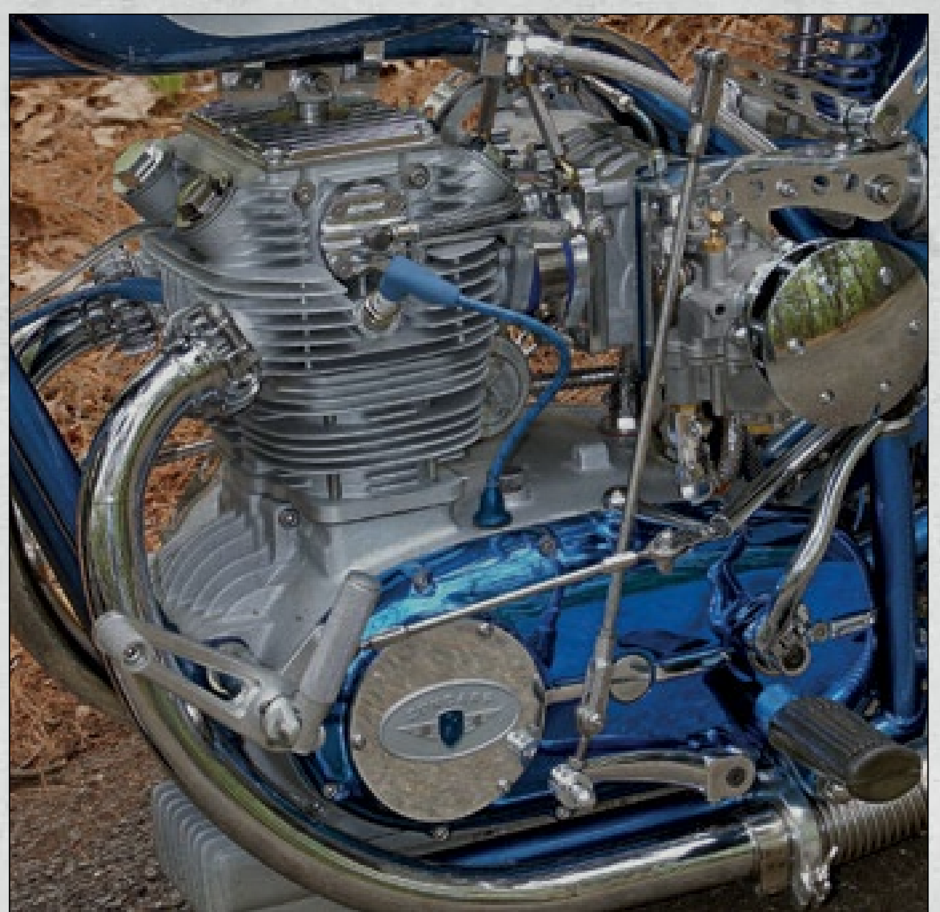


Damit fing's an: Auch die Citation war eine Horex, die in den USA als Zündapp über die Verkaufstheken ging. Die gespaltene Persönlichkeit bringt sich in der Tanklackierung zum Ausdruck. Rechts zeigt der Tank das Logo von Horex, links das von Zündapp. Zu einem zünftigen Chopper gehört natürlich auch ein Jockeyshift











Eine Vape-Zündung versorgt den zweiten Zündkerzensatz. Der Riemen treibt nicht nur den Kompressor, sondern auch einen Zündmagneten an – aber nur für eine Zündkerze pro Zylinder. Die Kabel für den zweiten Zündkerzensatz werden von vorne an den Brennraum geführt



DER ZWEITE FUND

Im noch einigermaßen originalen Originalrahmenrumpf war die Zany Zündapp insgesamt ein bisschen klobig. Doch dann tat Stone's Motorcycle Company in einer einsamen Scheune der amerikanischen Prärie einen weiteren Imperator-Motor auf.

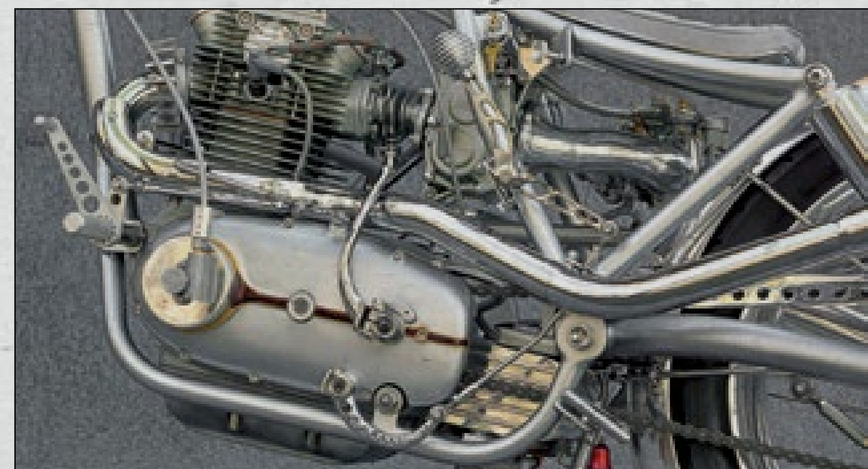
Für dieses Projekt leistete Stone's ganze Arbeit und baute einen Rahmen im FXR-Stil mit einem einzelnen Downtube. CNC-gefräste Billet-Räder von Cosmic Motoworks passten ganz gut dazu, RHJ Retronation versah eine Indian Chief-Trägergabel mit modernen Stoßdämpfern und aus dem Vollen gefrästen Aluminium-Streben. RHJ fertigte auch die beiden einzigartigen Auspuffrohre an.

Der Motor bekam Kayser-Aluminiumzylinder, großkalibrige Carrillo-Kolben, eine Michael-Stuck-Trockenkupplung, eine Vape-Lichtmaschine und -Zündung, einen mechanischen Drehzahlmesser und schließlich einen Aisin-Kompressor mit Weber 40DCOE-Vergaser. Das Schmiersystem wurde von Uli Siebrasse optimiert, der nächste deutschstämmige Schrauber. Die Kurbelwelle rüstete das Präzisionswerk Buren auf vier Hauptlager um. Die Kipphebel überarbeitete Ammon Technik. Der archaische Siebölfilter machte einem Bausatz von Otto Bayer mit einen modernen Patronenölfilter Platz.



STONE'S LEISTETE GANZE ARBEIT UND BAUTE EINEN RAHMEN IM FXR-STIL MIT EINEM EINZELNEN DOWNTUBE





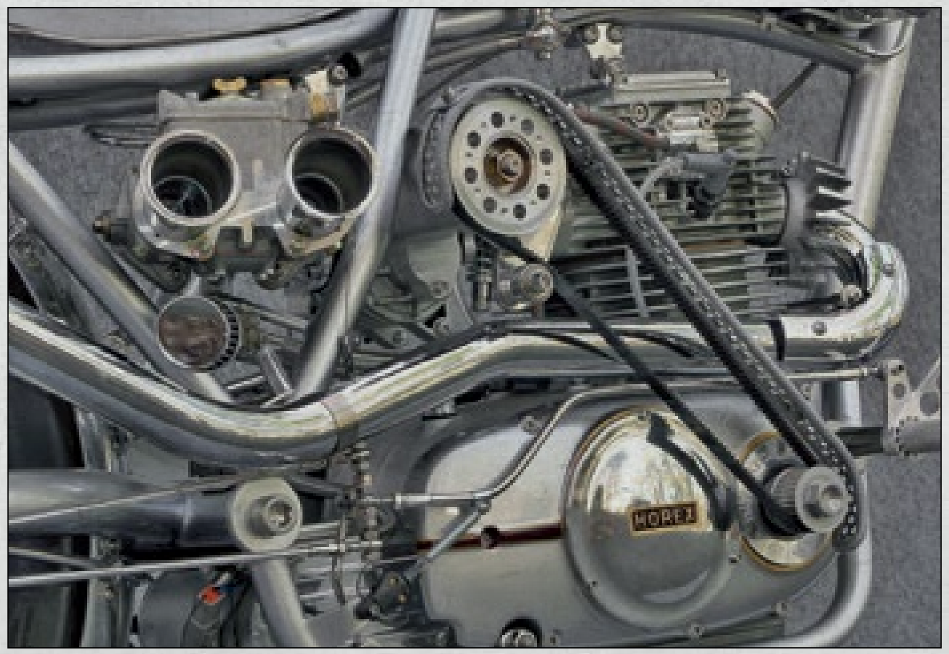
Zusätzliche Rippen sollen die überlastete Mofa-Bremse kühlen. Fußkupplung und Handschaltung gehören zum ganz normalen Chopper-Programm. Die beidseitig verlaufenden Krümmer enden als Fishtails, wobei rechts klar die Schokoladenseite ist

CHOPPERFAHREN IST GESUND

Da es ein glaubwürdiger Chopper werden sollte, hat er nun eine Fußkupplung und eine Handschaltung.

Die winzige Motorroller-Bremse im Vorderrad hat immerhin gefräste Aluminium-Kühlrippen, an deren Wirkung aber getrost gezweifelt werden darf. Hinten beißen sich um so mächtiger zwei mechanische Wilwood-Bremssättel in eine Lyndall-Verbundscheibe. Drei Zusatzscheinwerfer von VW ersetzen einen regulären Scheinwerfer. Raymond Vasquez von der »Upholstery Zone« nähte einen Sattel und versah ihn mit Nieten. Das muss nicht bequem sein, aber es fördert die Durchblutung, denn Chopperfahren ist gesund. CB

DER NIETENBEWEHRTE SATTEL IST NICHT BEQUEM, ABER ER FÖRDERT DIE DURCHBLUTUNG





Ein Aisin-Kompressor und ein Weber-Doppelvergaser beatmen den Motor. Die alte Indian-Gabel ist mit neuen Komponenten versehen. Drei Zusatzscheinwerfer von VW ersetzen einen regulären Scheinwerfer. Und tatsächlich: Einen Rückspiegel hat der Chopper auch